

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009**

**Nr. 66**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 mei 2009

Zoals toegezegd in mijn brief van 12 februari 2008, waarin ik de vragen van het lid Roefs (PvdA) over profielvereisten voor de banden van zware voertuigen beantwoordde (*Aanhangsel Handelingen II* 2007/08, nr. 1317), zend ik u bijgaand – mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat – de Inventarisatie vrachtwagenbanden, die ik heb laten uitvoeren door de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat.<sup>1</sup> Ik geef u hierna een samenvatting van de resultaten van de inventarisatie en de aanbevelingen uit het rapport.

#### **Inventarisatie vrachtwagenbanden**

Hoofdvraag van deze inventarisatie was of het aantal bandenpechgevallen teruggedrongen zou kunnen worden door nadere eisen te stellen aan banden. Daarbij is ook expliciet aandacht besteed aan de vraag of het wenselijk en/of noodzakelijk is om vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een minimum profieldiepte voor te schrijven voor banden van vrachtauto's.

In de inventarisatie wordt geconstateerd dat volgens de fileregistratie van 2006 van het Verkeerscentrum Nederland (VCNL) gestrande vrachtauto's verantwoordelijk zijn voor 321 files, wat overeenkomt met een bijdrage van 0,4% aan de totale filezwaarte. Het aandeel van bandfalen wordt geschat op circa 38%, hetgeen betekent dat circa 122 files het gevolg zouden zijn van bandfalen. Daar in de ochtend- en avondspits de bijdrage van gestrande vrachtauto's niet apart wordt geregistreerd, wordt het aannemelijk geacht dat de daadwerkelijke bijdrage hoger zou kunnen liggen.

Als mogelijke oorzaken van bandfalen worden genoemd: een onjuiste bandenspanning, overbelasting van banden en loopvlakvernieuwing. Profieldiepte wordt niet in verband gebracht met bandfalen, maar wel wordt gekeken naar de invloed van profieldiepte van banden op de

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

verkeersveiligheid. Het rapport bevat aanbevelingen met betrekking tot genoemde mogelijke oorzaken, die ik hieronder kort zal weergeven.

Geconcludeerd wordt dat, de positieve en negatieve effecten voor de verkeersveiligheid tegen elkaar afwegend, het aan te bevelen is een minimum profieldiepte bij vrachtautobanden voor te schrijven. Dit advies heeft betrekking op vrachtauto's en bussen. Verwacht wordt dat de meeste vrachtauto's, in elk geval de vrachtauto's die internationaal rijden, al aan de voorgestelde minimum-profiel­diepte eis van 1,6 mm voldoen, omdat de ons omringende landen deze eis al kennen. Met betrekking tot de geluidsproductie van banden en het milieu worden de gevolgen minimaal geacht.

Onjuiste bandenspanning heeft o.a. een hoger risico op bandfalen tot gevolg. Niet bekend is in hoeverre in de praktijk onjuiste bandenspanning bij vrachtauto's en bussen voorkomt. Het stellen van nationale regels en de handhaving ervan wordt als uitermate moeilijk gezien. Meer wordt verwacht van inspanningen van de branche zelf: een onjuiste bandenspanning werkt ook kostenverhogend voor de transporteur. Aanbevolen wordt initiatieven vanuit de branche die bijdragen aan het rijden met de juiste bandenspanning te stimuleren.

Een te hoge belasting van de band kan uiteindelijk tot bandfalen leiden. Onbekend is in welke mate dit in de praktijk voorkomt. Ook hier wordt geadviseerd samen met de branche na te gaan of overbelasting (dus zonder dat er sprake is van overbelading van vrachtauto's), c.q. het gebruik van te licht gedimensioneerde banden kan worden voorkomen. Daarnaast zou met de IVW en KLPD gekeken kunnen worden hoe dit probleem binnen de handhaving en controle aandacht zou kunnen krijgen.

Geconcludeerd wordt dat loopvlakvernieuwing, mits goed toegepast, zorgt voor een toename van de levensduur van banden, zonder dat hierbij wordt ingeboet op de veiligheidsaspecten. Wel lijkt het gebruik van karkassen ouder dan 6,5 jaar tot een stijging van het uitvalspercentage te leiden. Aanbevolen wordt in Europees verband te streven naar uniforme eisen voor het toepassen van loopvlakvernieuwing bij vrachtauto's.

Geconcludeerd wordt dat cijfermateriaal slechts in beperkte mate beschikbaar is. Aanbevolen wordt om in de praktijk te onderzoeken in welke mate vrachtauto's op de weg rijden met gebrekkige bandenspanning, te zware belasting van banden en weinig profiel.

### **Steekproef profieldiepte bedrijfsautobanden**

In vervolg op dit rapport heeft DVS op mijn verzoek een steekproef laten uitvoeren bij bedrijfsautobanden, om een beeld te krijgen van het aantal banden met onvoldoende profiel. In deze steekproef is gekeken naar vrachtauto's en bussen (met uitzondering van de zogenaamde T 100-bussen, omdat hiervoor al een profieleis geldt). De resultaten van deze steekproef zijn als volgt:

- Er zijn in totaal 947 voertuigen gecontroleerd (vrachtauto's en bussen). 7,5 % hiervan had een band met een profieldiepte van minder dan 1,6 mm. In totaal zijn 6446 banden gecontroleerd. 100 hiervan hadden een profieldiepte van minder dan 1,6 mm. Dit komt neer op 1,6 % van het totaal.
- Van de bussen had 7 % een band met minder dan 1,6 mm profiel­diepte.
- Van de trekker/opleggercombinaties had 8,3 % een band met minder dan 1,6 mm profieldiepte.

- Van de vrachtauto-aanhanger combinaties had 6,9 % een band met onvoldoende profieldiepte.
- Voertuigen met meer dan twee assen met onvoldoende profiel zijn niet aangetroffen.

Geconcludeerd kan worden dat goeddeels alle banden (98,4%) van vrachtauto's en bussen ten minste 1,6 mm profiel hebben.

### **Resultaten overleg met branche organisaties in het goederenvervoer**

Over de resultaten van de inventarisatie heb ik overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de brancheorganisaties in het goederenvervoer: EVO, KNV, TLN en VERN. De brancheorganisaties herkenden zich eerder al niet in het beeld dat in de pers geschetst werd, dat er door vrachtauto's massaal met gladde banden gereden zou worden. Zij zijn dan ook blij met de resultaten van de steekproef, waaruit blijkt dat in de praktijk veruit de meeste banden op vrachtauto's (98,4%) al aan een minimum profieldiepte van 1,6 mm voldoen. De branche-organisaties in het goederenvervoer hebben aangegeven positief te staan tegenover het invoeren van een wettelijk voorschrift voor een minimum-profiel diepte van vrachtauto-banden van 1,6 mm. Omdat de meeste banden al aan de profieleis lijken te voldoen, is de verwachting dat de kosten voor het bedrijfsleven niet hoog zullen zijn maar dat ook de winst in termen van verkeersveiligheid beperkt zal zijn. De brancheorganisaties bepleiten de harmonisatie van regelgeving in de EU. Op het gebied van van profieldiepte is deze harmonisatie nog niet volledig gerealiseerd. Omdat de ons omringende lidstaten echter al een profieleis kennen ondersteunen de branche-organisaties ook de voorgestelde nationale profieleis

### **Vervolgacties**

Op grond van het voorgaande overweeg ik het volgende:

- Het opnemen van een minimum-profiel diepte-eis van 1,6 mm voor alle banden van vrachtauto's en bussen in de voertuigregelgeving. Over dit voornemen zal ik nog nader overleg voeren met de brancheorganisaties in het goederen- en personenvervoer over de weg en ik zal het ter advisering voorleggen aan de betrokken partijen, vertegenwoordigd in de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat.
- Gezamenlijk met de brancheorganisaties in het goederenvervoer zal worden bezien hoe aan de aanbevelingen m.b.t. bandenspanning en belasting van banden uitvoering gegeven kan worden. De branche-organisaties staan hier positief tegenover: het bevorderen van een juiste bandenspanning en belasting heeft niet alleen effect op het voorkomen van bandfalen, maar heeft ook economische voordelen voor de sector. Wat betreft bandenspanning ben ik onlangs een voorlichtingscampagne gestart over het belang van een juiste bandenspanning voor alle auto's.
- In Europees verband zijn inmiddels afspraken gemaakt over het vernieuwen van banden. Deze zijn inmiddels al in de Nederlandse regelgeving opgenomen. Deze afspraken hebben echter geen betrekking op een minimum-profiel diepte van bedrijfsauto's en op de risico's van het herprofilen van karkassen van bedrijfsautobanden, ouder dan 6,5 jaar. Ik zal hiervoor in Europees verband aandacht vragen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings